

Zagadnienie Odry na tle układu komunikacyjnego .

Ziem Odzyskanych.

Praca niniejsza będzie miała za zadanie danie ogólnych wiadomości o Odrze jako arterii komunikacyjnej, które to wiadomości mają służyć dla zobrazowania wartości Odry i jej znaczenia przy rozpatrywaniu w przyszłości całości planu zagospodarowania dróg wodnych w Polsce.

Dane, zebrane w tym referacie, pochodzą z Departamentu Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji, z prac wygłoszonych na sesjach Rady Naukowej Ziem Odzyskanych i na konferencji odrzańskiej w Gliwicach, zorganizowanej przez Instytut Śląski. Wiadomości te uzupełnione są materiałem, uzyskanym od innych instytucji, związanych swoją działalnością z Odrą.

Pominięte będą tu celowo sugestie, mogące określić znaczenie Odry w stosunku do Wisły, względnie zapatrywania co do sposobu zagospodarowania tych rzek w planie długoterminowym.

C h a r a k t e r y s t y k a O d r y .

Pod względem hydrologicznym Odrę można podzielić na 4 odcinki:

- 1/ od źródeł do ujścia Opawy, skąd rozpoczyna się bieg żeglarny i kilometracja drogi wodnej,
- 2/ od ujścia Opawy do ujścia Widawy poniżej Wrocławia (klm. 266,8)
- 3/ Bieg środkowy od ujścia Widawy do ujścia Warty pod Kisztrznem (klm. 617,5).
- 4/ Bieg dolny od ujścia Warty do ujścia Odry do morza koło Swinoujścia (klm. 782,0).

Całkowita długość Odry od źródeł do ujścia do morza wynosi 912 klm.

Różnica poziomów między źródłem a ujściem Odry wynosi 634 m., przy czym u źródeł Odra posiada największe spadki, tracąc tam około 2/3 różnicy poziomów. Od Raciborza do Wrocławia spadek wynosi około 0,37 ‰; koło Swiecia nad Odrą około 0,20 ‰, a w biegu dolnym 0,01 ‰.



Całkowita powierzchnia dorzecza Odry wynosi 119.000 klm.², we Wrocławiu 20.000 klm.², w Kisztrzyńcu 54.000 klm. Warta wpada ze zlewnią również 54.000 klm.².

O żeglowności Odry decydują lewobrzeżne górskie dopływy, odznaczające się dużymi zmianami stanu wód. Nizinne prawobrzeżne dopływy posiadają stany wyrównawcze.

Wahania objętości przepływu na Odrze średniej - małej wody, średniej rocznej i średniej wielkiej - określają się następującymi stosunkami:

w Raciborzu - 1 : 5,1 : 45

w Dolnym Brzegu - 1 : 3,2 : 13

w Przybrzegu - 1 : 2,2 : 9.

Żegluga na Odrze rozpoczyna się dopiero w Raciborzu, skąd na odcinku do Koźła mogą kursować barki 170-tonowe, a dalej 650-tonowe.

Bieg górny Odry jest skanalizowany na trasie Koźle - Wrocław, posiada 22 stopnie (na długości 161 klm), z których 3 w Koźlu i Oławie są jazami stałymi, jeden w Ransern - jazem segmentowym, a pozostałe 18 - to jazy iglicowe.

Każdy stopień posiada śluzy o długości komory 55 m. i szerokości 9,6 m, lub śluzy pociągowe o długości 187 m. i szerokości 9,8 m.

Bieg środkowy od Wrocławia do ujścia Warty został uregulowany dla celów uzyskania głębokości 1,2 - 1,5 m., gdyż na odcinku tym głębokości minimalne dochodzą do 1,0 m.

Dla uzyskania większej głębokości wybudowano 2 zbiorniki - w Odmuchowie na Nysie Kłodzkiej i w Turawie na Małej Panwi. Ten ostatni nie jest jeszcze ukończony.

Zbiornik w Odmuchowie posiada pojemność 100 milionów m.sześ., zaś w Turawie - 30 mil. m.sześ., a po ukończeniu budowy - 90 mil. m.sześ.

Projektowano rozbudowę zbiorników do ogólnej pojemności 500 milionów m.sześ., co pozwoliłoby na żeglugę barek 1000-tonowych, dla których projektowany był również kanał Dunaj - Odra.

Przyjmuje się, że żegluga na Odrze jest opłacalną przy załadunku barek do 2/3 ich pojemności i w tym celu potrzebna jest minimalna głębokość 1,2 m., czego na odcinku od Wrocławia do Kisztrzyńca obecnie nie ma, gdyż tu minimalna głębokość wynosi zaledwie 1,0 m.

Od ujścia Warty minimalny głębokość wynosi 1,5 m., a w dolnym biegu poniżej Hohensaaten Odra jest dostępna dla barek 1000-tonowych

Możliwości żeglugowe na poszczególnych odcinkach Odry wnoszą:

Kanał Gliwicki	-	barki 750 ton,	głębokość śred. z najniższych	2,0 m.
Koźle - Wrocław	-	" 650 "	" " "	" z najniż. 1,5 m.
Wrocław-Kostrzyń	-	" 650 "	" " "	" " 0,9 m.
Kostrzyń-Marienhof	-	" 650 "	" " "	" " 1,5 m.

Marienhof-jezioro Damscher- barki 1000 ton, głębokość
średnia powyżej 5,0

Sluzy pociagowe na Odrze dostosowane sa do barek 750-tonow.
a sluzy pojedyncze do barek 500-tonowych.

Przed wojna na Odrze kursowały następujące typy barek:

- planerowska 600 - 700 ton,
- wrocławska 500 ton,
- berlińska 300 - 350 ton,
- finowska 200 ton, oraz inne typy 400 -tonowe.

Najwięcej było barek typu wrocławskiego i berlińskiego.

Barki 600-tonowe mogą kursować po Odrze tylko w części okresu żeglugowego.

Przełotność Odry wynosi (po okresie odbudowy) przeszło 10 milionów ton rocznie.

W czasie wojny zniszczono na Odrze 72 mosty drogowe i 15 kolejowych których brak utrudnia żeglugę i deformuje dno rzeki, powodując szkodliwe zamulania. Zjawisko to prócz trudności komunikacyjnych powoduje groźbę niebezpieczeństwa powodziowego.

Zniszczenia wojenne obejmują poza tym zatopienie około 1000 statków wodnych, zniszczenie lub uszkodzenie jazów i śluz, jak również urządzeń portowych, przeładunkowych i magazynów.

Przed wojną znajdowało się na Odrze 700 statków z własnym napędem o łącznej mocy około 100.000 H.M. oraz około 2.600 barek o łącznej pojemności około 1.000.000 ton.

Z licznych portów odrzańskich należy wymienić najważniejsze: w Gliwicach o długości obrzeża 2.700 m.b., w Koźlu - o obrzeżu 3.300 m.b. i w Maleszycach - o obrzeżu 875 m.b. Porty te były przystosowane do załadunku węgla śląskiego w drodze na Szczecin i do przeładunku rudy importowanej lub idacej transferem do Czech.

Prócz wymienionych znajdują się na Odrze następujące porty:

Miejscowość	L.p.	Nazwa portu	ilość basen ów	dług. obrze ży	m. kw. placów	Klm. Odrę	brze
K o ź l e	1	Port naftowy	1	-	-	94,4	l
O p o l e	2	" Odrzański	1	1.200	5000	150	p
W r o c ł a w	3	" miejski	1	1.753	11160	255	p
"	4	" Nowy (Popelnitz)	1	430	23.700	256,7	l
"	5	" przy ul. 51	1	590	14.000	253,7	l
"	6	" Celny	1	100		252,8	p
"	7	" Pahlhof	1		8.500	253,3	l
"	8	" Naftowy	1	150	1.200	255,7	l
S c i a n a w a	9	" Miejski	1	130	600	332,1	l
"	10	" Przeładun- kowy		300	1.800	332,1	l
C h o b o c i n (Koben)	11	"	1	80		349,3	l
N i e d e r Zarkau	12	"	1	700		391,0	l
G ł o g ó w	13	" Katedralny	1	120	600	393,3	p
"	14	" Zimowy	1	450	3.400	395	l
N o w a S ó l	15	" Odrzański	1	360	5.000	429,8	l
O d e r e c k	16	" Przeładun- kowy	1	380		471,8	p
G r o s s B l u m b e r g	17	" Gminny	1	50	2.800	485,3	p
S ł u b i c e	18	" Odrzański	1	830	630	582	l
"	19	" Zimowy	1	700		586	l
K o s t r z y ń	20	" Odrzański	1	183		615,3	l
H o h e n s a a t e n	21	" Drzewny	1	355		662,6	p

jak również cały szereg przeładowni, urządzonych wzdłuż brzegów Odry oraz zimowisk - schronisk dla taboru na okres zimowy.

Miejscowość	Klm.rzeki Odry	Przeładowni ilość	Schroniska zimowiska ilość	brzeg
Raciborz	51,2	1	1	l
Koźle	95,3 i 97,7	2		l i p
Ambach	114,8	1		r
Krapkowice	124,5 - 126,4	2		l
Steinfurt	131,9 - 132,7	2		l i p
Popelau	176,1	1		p
Koppen	184,2	1		l
Wrocław	257 - 258	-	2	p
Maleszyce	304 - 306	5		l
Georgendorf	331,3	-	1	l
Ciechanów (Züchen)	354,9	-	1	p
Głogów	392,3	-	1	l
Białobrzeże(Beuthen)	415,8	-	1	l
Oderdeck	469,4	-	1	p
Schwierke	480,5	-	1	p
Bindor	500,1	1	-	r
Krosno	512,8	-	1	l
Jezioro Neiske	545,6	-	1	p
Fürstenberg	553,4	-	1	l
Aurith	565,8	2		p i l
Ujście kanału				
Friedrich Wilhelm	576,8		1	l
Kimitz	632,8	-	1	l
Gärtebiese	645,2	1	-	l
Neuglitz	661,8	1	-	l

Dla budowy i remontu taboru żeglugowego znajdował się cały szereg stoczni rozrzuconych wzdłuż Górnej Odry, wyposażonych w większe i mniejsze warsztaty mechaniczne, oraz wyciągi o napędzie mechanicznym.

S t o c z n i e .

Miejscowość	L.p.	Klm.	Brzeg	Nazwa
R o n d a u (Januszkowice)	1	100,9	p	
Odergrund	2	131,1	p	
D o b r z y ń	3	163,1	p	
W r o c ł ą w	4	kanał	p	Wilhelmsruh (w rękach polskich)
"	5	254	l	przy ul. 51
"	6	254,7	l	
"	7	kanał	p	Mussig
"	8	258,4	l	Wohlheimscher
G ł o g ó w	9	391	l	-

./.

Z innymi drogami wodnymi Odra posiada następujące połączenia: Od Kistrzynia przez Wartę, Notec, Kanał Bydgoski do Wisły. Połączenie to posiada głębokość tranzytową 1,5 m. i jest dostępne dla barek typu wrocławskiego o długości 55 m., szerokości 8,0 m i pojemności 400 - 450 ton.

Kanał Gliwicki, ukończony w 1939 r. dał połączenie z Górnym Śląskiem. Wybudowany jest na barki 750-tonowe z możliwością przebudowy na barki 1000-tonowe.

Połączenie z Europą Zachodnią istnieje poprzez drogę wodną Odra - Sprewa i drogę wodną Odra - Hawela (kanał Hohenzollernów). Pierwsze z nich prowadzi od Spandawy dolną Sprewą, względnie jej odgałęzieniem do jeziora Wergensee, skąd kanałem Fryderyka Wilhelma do Odry z odnogą do Bruszkow poniżej Słabie.

Droga wodna Hawela - Odra zaczyna się również w Spandawie i idzie kanałem oranienburskim i fińskim przez jezioro Odrzyckie do Odry pod Hohensaaten.

Obie te drogi dostępne są dla statków 600-tonowych i mają połączenie z Łabą, a dalej z drogą Łaba - Wezera i poprzez kanał Dortmund - Lippe z Renem.

Konkretne projekty dają połączenie z Dunajem z Koźla do Tehben, oraz z Wisłą z Koźla przez Gliwice na Kraków. Kanał Dunaj - Odra w większości swej trasy podążałby przez terytorium czeskie i projektowany jest na barki 1000-tonowe, z zastosowaniem nowoczesnych urządzeń na stopniach. Projekt ten nabiera cech realności ze względu na duże zainteresowanie Czech i krajów naddunajskich tranzytem do Szczecina. Istnieją zaledwie rozbieżności poglądów co do kalkulacji kosztów budowy w porównaniu do wielkości spodziewanych przewozów.

Specjalne zagadnienie to obszary jakie przez Odrę były obsługiwane i mogą być obsługiwane obecnie.

Według prof. Grodha, Berlin i Brandenburgia to były główne obszary obsługi przez Odrę. W r. 1938 Berlin z okolicą odebrał na drodze wodnej 6,6 milionów ton towarów z czego na pierwszym miejscu stał import ze Śląska wynoszący 2,2 miliona ton, na drugim miejscu był Hamburg z 1,7 miliona ton i Szczecin z 1,3 miliona ton.

Wywóz Śląska w 1938 r. wynoszący 4,1 miliona ton kierował się głównie /3 miliony ton/ kanałami na Zachód, a do Szczecina dochodziło zaledwie 900 tys. ton.

Ze Szczecina wysyłka wodą wynosiła 2,4 milj. ton z czego połowa szła do Berlina.

Wywóz z Berlina i Brandenburgii do Nadodrza był nieduży i wynosił w 1938 r. 311 tys. ton, z czego na Śląsk przypadało zaledwie 76 tys. ton.

Ze Śląska do Berlina szedł głównie węgiel, a dalej surowce i towary żywnościowe. Natomiast do Nadodrza szły fabrykaty jak benzyna, papier, wyroby metalowe i t.p.

Analiza prof. Grodha prowadzi do wniosków, że w ciągu obecnego stulecia Berlin i Brandenburgia rozluźniały swoje stosunki handlowe ze Śląskiem na korzyść zachodu. Główny artykuł wywożony ze Śląska do Berlina - węgiel odczuwał silną konkurencję węgla ruhrskiego. Zwłaszcza po wybudowaniu kanału śródlądowego /Mittellands kanal/ na barki tysiactonowe wzmocnił pozycję węgla zachodniego ze szkodą dla Śląska. Jedynie polityka taryfowa sztucznie utrzymywała pozycję węgla śląskiego.

Morskim portem Berlina był nie Szczecin lecz Hamburg, co również odpychająco działało na Odrę w stosunku do Niemiec.

Przewozy na Odrze kształtowały się następująco:

rok 1913	ogólny obrót	11,6	milj. ton	z czego na Szczecin	5,0	mlj. ton			
" 1928	"	6,2	"	"	2,5	"	"	"	"
" 1932	"	5,7	"	"	2,2	"	"	"	"
" 1934	"	9,1	"	"	3,8	"	"	"	"
" 1936	"	10,6	"	"	3,9	"	"	"	"
" 1938	"	11,3	"	"	3,9	"	"	"	"
" 1939	"	10,9	"	"	2,7	"	"	"	"

W dół rzeki szły głównie: węgiel, koks, natomiast w górę ruda i drzewo ze Skandynawji

Największy udział wśród portów Odry w obrocie towarowym przypadł na Koźle/W 1938r. - 3,8 milj. ton/ oraz Szczecin, gdzie w 1936r. wysyłka wynosiła 4,1 milj. ton, a przyjęcie 4,3 milj. ton.

Ukończenie kanału Gliwice-Koźle wpłynęło na zmniejszenie obrotów Koźla.

Dla poszczególnych portów obroty w 1937r. kształtowały się następująco:

Przywóz towarów do portów na Odrze i Warcie
w 1937r. w tysiącach ton.

Rodzaj towarów	Koźle	Opole	Wrocław	Male- szyce	Głogowa	Słubice	Szczecin	Gorzów	Kostrzyń	Swino- ujście	Razem
Węgiel kamienny	5	-	2	39	-	24	426	36	15	6	553
Kamienie naturalne	5	11	2	-	-	-	12	1	1	1	33
Ziemia, piasek, żwir	89	-	0	0	-	0	145	0	-	33	267
Wapno i cement	0	-	0	-	0	0	61	2	-	3	66
Drzewo obrobione i nieobrobione	17	0	5	82	0	0	47	3	6	0	160
Celuloza i papier	0	0	4	7	0	2	35	0	0	0	48
Kamienie sztuczne, szkło	-	-	8	-	-	0	91	0	0	56	155
Żelastwo stare	25	0	1	-	0	-	-	-	-	0	26
Wyroby żelazne i sta- lowe	1	0	5	1	0	1	11	1	3	0	23
Płody rolne i wytwory przemysłu fabr.rolnego	5	11	47	5	12	13	292	12	10	2	409
Rudy	338	2	31	11	-	-	1	0	-	-	383
Nawozy sztuczne	-	-	39	2	1	-	-	-	-	-	43
Oleje mineralne	0	0	49	0	0	1	25	1	0	2	78
Pozostałe	15	5	115	26	13	21	213	22	9	11	450
Razem	500	29	308	173	26	62	1360	78	44	114	2694

Nadanie towarów do portów na Odrze i Warcie w 1937 r.
w tysiącach ton.

Rodzaj towarów	Koźle Opole	Wrocław	Male- szyce	Głogów	Słubice	Szcze- cin.	Gorzów	Kostrz- yń.	Swino- ujście	Razem.	
Węgiel kamienny	3231	-	27	321	-	-	939	-	-	4518	
Węgiel brunatny i torf	-	-	-	-	0	-	94	-	-	94	
Kamienie naturalne	0	-	0	210	-	-	20	-	-	230	
Wapno i cement	-	28	1	7	-	-	14	-	-	50	
Drzewo obrobione i nieobrobione	3	3	3	0	-	-	167	5	1	0	182
Celuloza i papier	16	-	40	19	-	2	77	-	-	1	155
Kamienie sztuczne i szkło	-	6	1	2	-	0	12	4	3	-	28
Wyroby żelazne i stalowe	11	0	3	0	0	0	59	0	1	0	74
Płody rolne i wyroby przem.fabryczno-rol.	59	17	261	94	42	1	304	15	8	-	801
Nawozy sztuczne			2				65				67
Rudy	0	-	0	1	-	-	413	-	-	-	414
Oleje mineralne	22	-	8	-	-	-	67	-	-	3	100
Pozostało	12	5	42	20	4	6	289	11	16	2	407
R a z e m	3354	59	388	674	46	9	2520	35	29	6	7120

W obecnych warunkach obsługa Odrą Berlina i Brandenburgji zmaleje znacznie chociaż nie zaniknie zupełnie. Spodziewać się należy, że przewozy Odrą będą dokonywane na długich trasach, a to Koźle lub Gliwice-Szczecin. W ruchu wewnętrznym liczyć można na przewóz węgla i rudy. Tranzytowe znaczenie Odry obecnie może być niewspółmiernie większe w porównaniu do przedwojennego. Hamburg, Brema i Lubeka główne porty tranzytowe dla krajów naddunajskich dążą do odbudowy tranzytu, lecz ze względu na zniszczenie tych portów, jak również na niekorzystne dla Niemiec stosunki polityczne pozwalają na przypuszczenie, że zainteresowanie krajów naddunajskich tranzytem przez Polskę, wbrew istniejącym silnym nawykom handlowym, będzie bardzo duże. Tranzyt rudy dla Czechosłowacji w propozycjach opiewa na duże sumy tonażu.

Liczyć również trzeba, że wskutek odpadnięcia Berlina i Brandenburgji jako obszarów obsługi dla Śląska, zainteresowanie nasze skierowane będzie na południe. Cyfry odległości wskazują na korzystne położenie Szczecina, a więc i na tranzytową rolę Odry. Z Budapesztu do Szczecina jest 1200 km., do Hamburga 1520 km. i do Morza Czarnego 1650 km. Z Wiednia do Szczecina jest mniej niż 1000 km., do Hamburga 1200 km., a do ujścia Renu 1500 km.

Zamierzenia oparte o najpilniejsze potrzeby na Odrze są następujące:

Po zrealizowaniu planu odbudowy gospodarczej zdolność przewozowa Odry ma wynosić 5 milionów ton rocznie. Główną trudnością w osiągnięciu tej cyfry stanowi ilość i jakość taboru.

Po objęciu gospodarki na Odrze władze polskie rozporządzały 24 barkami o łącznej pojemności 12270 ton, 6 statkami o własnym napędzie oraz 2 barkami o własnym napędzie.

W 1946 r. stworzono spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością p.n. "Polska Żegluga na Odrze", mającą prawo wyłączności żeglugi na tym szlaku. Na początku sezonu 1947r. "Polska Żegluga na Odrze" posiadać już będzie 20 holowników oraz 120 barek, każda powyżej 200 ton pojemności, gdyż barki mniejsze należą do władz polskich dróg wodnych.

Po wojnie zatopionych w Odrze było około 1000 sztuk barek oraz około 200 holowników.

Po wydobyciu i wyremontowaniu zatopionego taboru osiągnie się zdolność przewozową 3,5 miliona ton rocznie, dla zwiększenia

zdolności przewozowej do 5 milionów ton należy zakupić dodatkowo 430 barek oraz 95 holowników.

Suma potrzebna na wydobycie, remont taboru zatopionego oraz zakup dodatkowy wynosi 3,5 miliarda złotych.

Zdolność transportowa jest obecnie ograniczona prócz taboru, również zdolnością przeładunkową portów śródlądowych. Głównymi portami załadowniczymi będą porty w Gliwicach, Koźlu, Opolu i Maleszycach. Aby doprowadzić ich zdolność przeładunkową do 5 milionów ton rocznie, należy zainstalować tam krany i wywrotnice na ogólną - zresztą małą sumę - 60 milionów złotych.

Trzecią grupą robót niezbędnych na Odrze jest oczyszczenie koryta z wraków mostowych. Wydobycie wraków 72 mostów drogowych i 15 mostów kolejowych będzie kosztowało szacunkowo około 400 milionów złotych. Całość zatym robót niezbędnych dla osiągnięcia zdolności przewozowej 5 milionów ton rocznie szacuje się na około 4 miliardów złotych, przyczym nie uwzględnia się remontu śluz i jazów jako roboty już dokonane.

Dla osiągnięcia maksymalnej - istniejącej przed wojną - zdolności przewozowej Odry wynoszącej 11 milionów ton rocznie, należałoby uzbroić porty na Odrze, głównie Koźle i Gliwice, w 10 dodatkowych dźwigów - wywrotnie wagonowych - kosztem 160 milionów złotych oraz zakupić dodatkowo 1750 sztuk barek i 350 holowników łącznym kosztem 13 miliardów złotych.

Praca wspomnianej ilości taboru w warunkach obecnych i przedwojennych byłaby jednak nieekonomiczna. Ze względu na niski stan wody na odcinku Wrocław - Kostrzyn typowa barka 500 tonowa odrzańska nie mogłaby być wykorzystaną w całości. Przy dotychczasowym stanie wody byłaby ona ładowaną do $\frac{2}{3}$ swojej pojemności czyli 350 ton.

Dla usunięcia tej niedogodności potrzeba wykończyć zbiornik w Turawie, wybudować nowy w Berghof. Zbiorniki te łącznie z innymi mniejszymi pozwolą na podniesienie stanu wody na Odrze, co skolei da możliwość ładowania barki do pojemności 500 ton.

Zwiększenie możliwości załadowania barek do 500 ton pozwoliłoby na redukcję taboru z 1750 barek na 1200 /dla osiągnięcia zdolności przewozowej 11 milionów ton/, co dałoby oszczędność na zakupie taboru przeszło 3 miliardy złotych, nie licząc taboru przewidzianego dla zdolności 5 milionów ton i nie licząc korzyści na zmniejszeniu kosztów własnych transportu wskutek zwiększenia pojemności poszczególnej barki.

Dalsze prace na Odrze polegające na przystosowaniu jej do większych przewozów oraz dostosowaniu do ewentualnych międzynarodowych transportów, po wybudowaniu kanału Odra / Dunaj wymagałyby następujących prac:

Zwiększenie pojemności zbiorników przez dokończenie zbiornika w Turawie i otrzymanie dodatkowej pojemności 60 milionów m^3 , budowę zbiornika w Berghof nad Bystrzycą na 65 milionów m^3 , budowę zbiornika w Serano oraz zbiorników na górskich dopływach Odry na ogólną pojemność 550 milionów m^3 pojemności.

Dalej przebudowa stopni na części skanalizowanej Odry oraz redukcji ilości stopni przez skasowanie 6-ciu z 22 istniejących.

Zakończenie regulacji Odry na całym odcinku polegające głównie na przebudowie zakrętów.

Wymienione prace wydają się w dalszym ciągu konieczne, natomiast inne projektowane za czasów niemieckich można ocenić jako aktualnie nieuzasadnione.

Zaznaczyć należy, że całość rozbudowy Odry musi być obecnie analizowana łącznie z projektem kanału Dunaj-Odra i prace na Odrze musiałyby być dostosowane do warunków dla jakich powstałyby kanał Dunaj- Odra.

Uzasadniona jest dążność do zwiększenia pojemności barki odrzańskiej do 1000 ton, a stanie się to koniecznym przy istnieniu kanału do Dunaju budowanego na statki o tej pojemności.

Ze względu na ogrom wydatków jakie pociągnęłoby realizowanie kanału Dunaj / Odra oraz przebudowa Odry na ~~statki~~ barki 1000 tonowe, całość zagadnienia musiałaby być przestudiowana głównie od strony ekonomicznej i to w skali międzynarodowej. Istniejące wątpliwości co do koncepcji dalszej rozbudowy Odry w niczem nie zmniejszają ważności palącej potrzeby dostosowania Odry w planie 3 letnim do przewozów 5 milionów ton rocznie. Dążyć należy aby przed ukończeniem realizacji planu odbudowy gospodarczej zdecydowane zostały zamiary co do dalszej roli Odry jako szlaku komunikacyjnego.

W jakiej sytuacji komunikacyjnej znajdują się ziemie obsługiwane przez Odrę?

Gęstość dróg komunikacji dla Ziemi Dawnych na 100 $km.^2$ powierzchni wynosi dla dróg żelaznych 5,9 $km.$, dla dróg kołowych z nawierzchnią twardą 19,0 $km.$ Natomiast na Ziemiach Odzyskanych /łącznie z Pomorzem Wschodnim/ cyfry te wynoszą i dla dróg żelaznych przeciętnie 11 $km. /100 km.^2$ pow./ , a dla dróg kołowych o twardej nawierzchni 45 $km. /100 km.^2$ powierzchni/

Dla poszczególnych regionów Ziemi Odzyskanych sytuacja wygląda następująco:

Śląsk Dolny	13,5	km.linji kolej.	i	56,7	km. dróg bitych	na 100 km.2	pow
Ziemia Lubuska	10,8	"	"	"	32,5	"	"
Pomorze Zachod.	13,2	"	"	"	48,9	"	"
Warmia i Mazury	10,5	"	"	"	32,5	"	"

Cyfry powyższe wskazują, że gęstość sieci poszczególnych dróg komunikacji na omawianych terenach jest wystarczająca, a nawet w poszczególnych wypadkach zachodzi zjawisko dekapitalizacji.

Pod względem kierunkowym sytuacja nie wygląda zadawalająco. Wprawdzie kierunki tranzytowe wzdłuż Odry prowadzące od Bramy Morawskiej poprzez Śląsk do Szczecina są wystarczająco rozwinięte, jednak połączenia poszczególnych regionów i centrów potencjalnych z ziemiemi macierzystymi nie są wystarczające. Ogólne tendencje kierunkowe w czasie powstawania istniejącej sieci są w obecnym układzie nieaktualne. Zasadniczym zmianom kierunkowym winna ulegć sieć i węzły komunikacyjne Śląska Dolnego, przestawiając się z kierunku północny-zachód, południowy wschód na kierunek odwrotny - południowy-zachód, północny-wschód.

Pomorze Zachodnie wykazuje braki kierunkowe w ~~nie~~ mniejszym stopniu niż Śląsk Dolny, jednak połączenia zasadnicze Szczecina z Poznaniem oraz małych portów nadbałtyckich z zapleczem lądowym jest za mało podkreślone w układzie istniejącym, natomiast zachodzi przesadny rozwój kierunków równoległych do wybrzeża morskiego.

Uwagi o sytuacji komunikacyjnej potraktowano tu najogólniej, jako dodatkowe tło dla zagadnienia Odry jako linii komunikacyjnej.

